W 432/133
1925г.
Вып.2

W 432 133

И. М. Богданов.

К — Т

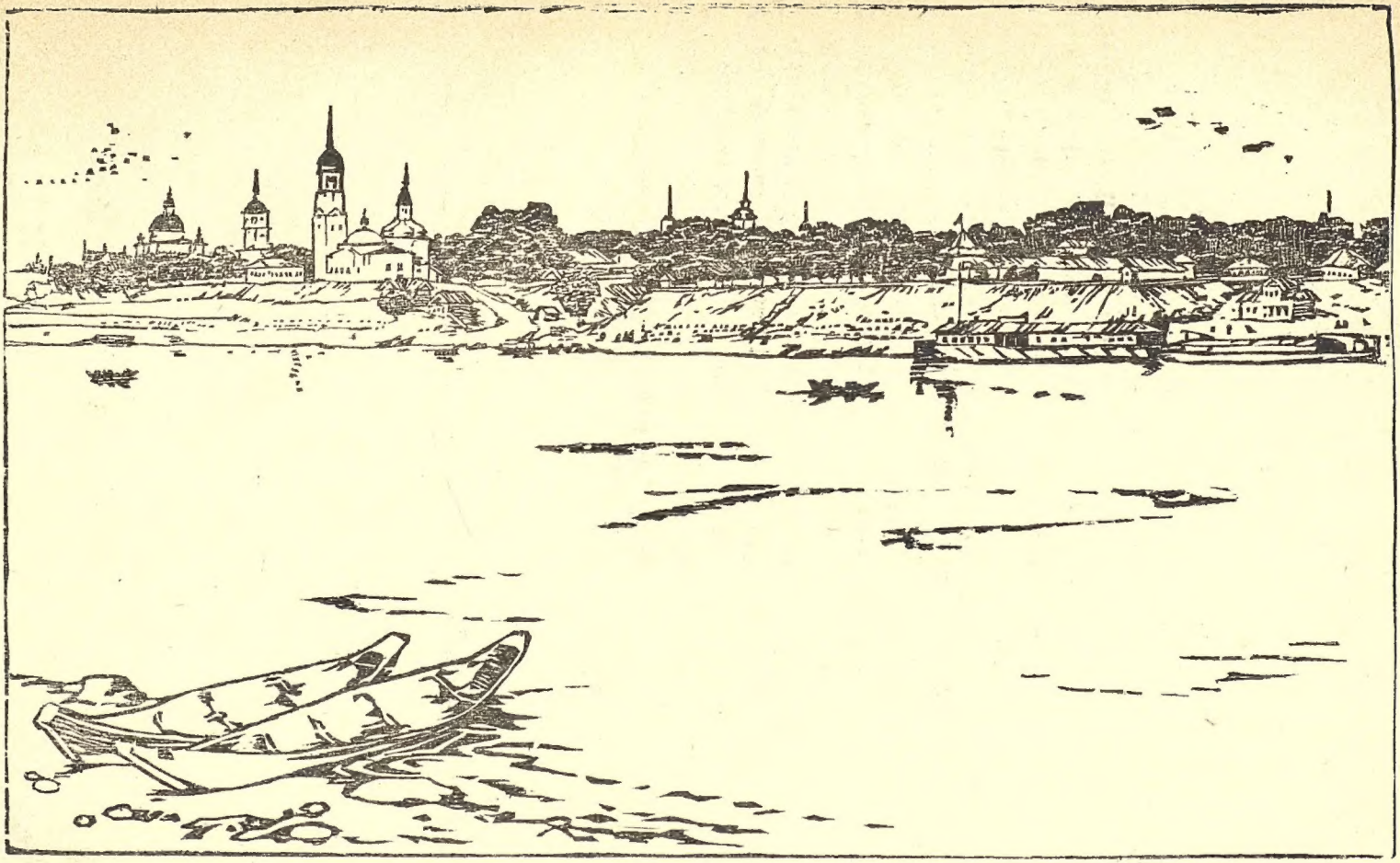
ВЕТКА КОСТРОМА-ТОТЬМА

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБЗОР

W 432 133

... К северу от Вологды... к северу от Томска идут необ'ятнейшие пространства, на которых уместились бы десятки громадных культурных государств. И на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость. А в крестьянских захолустьях всей остальной России? Везде, где десятки верст проселка——вернее: десятки верст бездорожья—отделяют деревню от железных дорог, т. е. от материальной связи с культурой, с капитализмом, с крупной промышленностью, с большим городом? Разве не преобладает в этих местах тоже патриархальщина, обломовщина, полудикость?..

В. И. Ленин. О продовольственном налоге, 21 апреля 1921 г.



Гор. Тотьма, Вологодской губ.

I.

Отсутствие железнодорожных путей на Севере задержало развитие здесь промышленности и общее развитие края, как в земледельческом отношении так и в культурном. Север спал, спит и теперь, будет спать, до тех пор, пока железный конь не будет бегать по необ'ятному его простору, сближая отдаленные концы обширной страны, обменивая произведения отдельных ее местностей, неся культуру и искусство и сближая население отдельных областей Республики.

Быстрый рост материальных и культурных ценностей вознаградит население необ'ятного Севера за его тысячелетнюю оторванность от культурных и промышленных центров. Хотя прорезывающие Север реки, с самых древних времен и служили единственным почти источником сообщений с остальным миром, да в последние два десятка лет Архангельская ж. д. прорезала его, но это для такого обширного края не могло послужить к его развитию. Продолжительность пользования дешевым водным путем, при полной нагрузке, не много превышает 2—2½ месяца в год, в остальное время, в течении 3½—4 навигационных месяцев, плавание по большинству этих путей, бывает за мелководием, или очень затруднительно, или почти невозможно, при этом транспортирование грузов становится дорогим и невозможным. Причины тут кроются в отсутствии главным образом шлюзования этих путей и в улучшении их судоходных качеств, путем расчисток и путем выправительных и др. работ. Устранить все эти причины на многих реках возможно, но и затрата денежных средств будет значительна, конечно,затраты на эти улучшения быстро покроются той пользой для Республики и населения какая получится от усовершенствования водных путей, но одни водные пути дать Северу всего, что требуется для развития края не могут уж потому одному, что работа их была-бы в течении 6—6½ месяцев в году, а при этих условиях промышленность развиться не мо-

жет, так как не будет быстрого обмена произведениями края. Вся его продукция будет задержана в течении 7—8 месяцев в году, поэтому развитие Севера в промышленном и сельскохозяйственном отношении возможно при условии сочетания работы водных путей с железнодорожными. Только путем этого сочетания и возможно развитие промышленности в том виде, в каком, при обилии сырья, промышленность будет иметь возможность нормально развиваться.

Примером значения путей на жизнь и благосостояние как отдельных местностей, так и целых народов может послужить Германия. Еще в 1828 г. прошлого столетия, она представляла из себя лоскутное государство, разделенное 36 разноцветными пограничными столбами, с таким-же числом противуположностей. Благодаря железным дорогам, подготовившим слияние в единое целое все народности страны, народы, населяющие Германию несколько столетий тому назад, занимающиеся предпочтительно земледелием, благодаря благотворно отразившемуся на состояние народов об'единению и широко развитому железнодорожному и водному строительству, стали отправлять во все пять частей мира продукты своей промышленности и получили возможность конкурировать на всемирном рынке с более старыми промышленными народами.

Английский историк Маколей справедливо заметил, что за исключением изобретения букв и печатных типографских станков, успеху цивилизации более всего содействовали те открытия и изобретения, которые имеют целью сокращение расстояний.

Пути сообщения, поэтому, играют важную роль в истории развития всего человечества и их следует считать главным началом в развитии культуры до ея настоящего состояния. Процветание и преуспеяние народов и упадок их находились всегда в тесной связи с образованием и развитием путей сообщения.

Существует взгляд, что водопути не должны конкурировать с железнодорожными. Для Севера взгляд этот совершенно не подходит. Здесь совместная работа водопутей и железных дорог только и могут способствовать развитию производительных сил. Наглядным примером служит Архангельская ж. д.

Дорога эта пересекая водные пути в одном только месте не могла выполнить возлагавшихся на нее надежд на развитие промышленности. Только при пересечении р. Сухоны создались две писчебумажные фабрики. Лесная промышленность на остальном протяжении пути не могла осуществиться, т. к. для ее создания необходим водный путь, способный доставить фабрикам необходимые лесные материалы в сыром необработанном виде, при условии дешевого фрахта за большие расстояния и с больших лесных площадей, железная-же дорога, во всякое время, отвозит фабрикаты, выдерживающие в обработанном уже виде железнодорожный тариф на все рынки,—таким образом получается возможность быстрого обращения капитала, что играет важную роль в создании и развитии промышленности. Вот почему для возрождения Севера необходимы дороги в иных направлениях.

Мысль по этому вопросу я излагал в изданном в 1918 г. Тотемским Отделом Общ. Изуч. Север. Края, докладе, эти убеждения остались и теперь и чем глубже я их анализирую, тем больше убеждаюсь в справедливости.

Вопрос о Север. ж. д. путях не нов, он разбирался на местах десятки лет и до сего времени не разрешен. Задача разрешения не легка. Существует много проектов, останавливаться на каждом, за недостатком времени, в виду срочного запроса не имею возможности, все же следует несколько задержаться на них. Почти все проекты имеют западные и северо-западные направления, прорезывая север с востока на запад. При таких направлениях предполагемые ж. д, линии имеют за очень немногими исключениями транзитное значение, а раз это так, то при этих направлениях не представится широкой возможности развития промышленности. В большинстве случаев все расчитано на вывоз сырья в западные страны и на ввоз Западной продукции. Все они по своим протяжениям стоят огромнейших затрат денежных средств, потребуют огромных напряжений и в результате, на первых порах, в течении быть может ряда десятков лет, грузооборот этих дорог будет незначителен. Все они будут связаны с развитием с.-х. и с.-х. промышленностью Сибири. С этим транзитом в настоящее время легко справляется и Вятская ж. д.

Что-же касается оживления движения существующих ж. д. Архангельской и Мурманской, при постройке проэктируемых путей, то такового по сказанным соображениям ждать пока нечего. Наконец, в случае развития грузооборотов возможно увеличить, с затратой сравнительно ограниченных средств, пропускную способность Вятской, Архангельской и Мурманской ж. д. Затем неизвестно еще, что даст исследование Об-Енисейского морского пути. При производстве исследования этого пути, при изучении лоции и нанесения ее на карту, при наличии достаточной обстановки знаками и устройстве, где следует, портов и радио станций, путь этот может дать значительную возможность для переброски грузов с дешевым фрахтом, несмотря на то, что навигация тут возможна от 2-х до 3-х месяцев.

Оборудование этого пути, в смысле технических усовершенствований и необходимыми для перевозки судами, даст сразу-же возможность извлекать всю пользу от эксплоатации и будет значительно выгоднее для населения Республики, тяготеющего к этому пути, и для развития не только Севера, но и большинства Сибири. В остальные не навигационные месяцы, суда могут производить работу на других морях и на зверобойных промыслах.

Все эти направления ж. д., как дорого стоющия и не могущие в достаточной степени дать возможность в самом ближайшем времени развить промышленность, можно отнести ко второй и третьей очереди.

II.

На развитие нашей промышленности должны быть направлены все средства. В первую очередь необходимы для этого такие пути, которые могли-бы поддержать как существующее производство, так и могущую создаться промышленность. К таким путям надо отнести и предполагаемую постройку железнодорожной линии—Тотьма—Кострома.

Постройка всякой линии железной дороги связана прежде всего с экономическим значением и влиянием ее на экономическое и культурное развитие края. Предполагаемая железнодорожная линия Тотьма—Кострома пойдет по уездам: Тотемскому, Солигаличскому, до ст. Буя, пересекая Вятскую дорогу через эту станцию, пойдет до г. Костромы. От Тотьмы

по направлению к Солигаличу*) дорога пойдет до Устья Толшемского параллельно с р. Сухоной. Такое направление дороги даст возможность С/Х и обрабатывающей промышленности выход, огромного района Севера со своей продукцией, кратчайшим путем на внутренние рынки Республики через Вятскую ж. д. в западном и восточном направлениях, по бассейну Волги и в южном, и юго-западнем, и юго-восточном направлениях на Москву, Ив. Вознесенск, Ковров, Владимир, Рыбинск и т. д. Удешевит фрахт и накладные расходы на все продовольственные грузы на 30%—40% как для населения районов тяготеющих к г. Солигаличу и удешевит обрабатывающую продукцию этих районов на внутренних рынках. Как наглядный пример—укажу здесь на транспортирование пиловочного материала с завода „Коммунар" в Тотьме. Вырабатываемый на этом заводе пиловочный материал идет 50% на Ленинград, откуда попадает часть на заграничные рынки часть для потребления Ленинграда и 50% на внутренние рынки Республики. Эти 50% погружаются в барки, буксируются до ст. Сокол по р. Сухоне, на разстояние 250 верст, выгружаются там, или прямо на платформы, или на склад и по Архангельской ж. д. транспортируются на внутренние рынки. Все эти излишние накладные расходы ложатся прежде всего на потребителя и, естественно, не могут не отражаться на производстве и его дальнейшем улучшении и развитии. С постройкой предполагаемой линии ж. д. это, конечно, отпадает, теперь же иного выхода нет,—по этому не может эта промышленность и развиваться. Избранное направление предполагаемой ж. д. проходит почти по всему протяжению лесных массивов.

Направление это делает возможным разумное использование главного богатства Севера, без ущерба для мощности лесов, только при этом условии возможно рациональное ведение хозяйства.

---

*) Может быть по условиям местности потребуется второй вариант, то дорогу можно перевести сбавляя погрузочную линию на 25 в. от Тотьмы до У.Печеньгского, далее на Галич или Буй и на Кострому, при чем после У. Толшемского при подходе дороги к Толшемской даче для использования этой дачи придется провести отдельную ветку с продолжением ее, впоследствии, по Шарталовской даче и далее до Кологрива.

Лесной массив Тотемского уезда выражается (по материалам по оценке земель т. III изд, 1906 г.) в 1.853.358 десятин, из этой площади часть леса Спасского и Шевденицкого лесничества, как удаленных от линии железной дороги и не связанных с ней водными путями, должна быть отброшена. По лесничествам тяготеющим к линии железной дороги лесная площадь будет составлять:

Наименование лесничества.	ПЛОЩАДЬ.			ПРИМЕЧАНИЕ.
	Удобной.	Неудобной.	ВСЕГО.	
	ДЕСЯТИН.			
Войское	83.528	46.486	130.014	Леса эти бывшие казенные, часть владельческих и небольшая часть удельных; крестьянские леса сюда не входят.
Шахтопеченьгское и Царевское	96.213	4.501	100.714	
Тотемское	22.882	1.190	24.072	
Кадниковское	99.000	15.900	114.000	
Пусто-Шуйское и Сорское	128.474	26.311	154.785	
Фоминское	81.085	9.777	90.862	
Сундуковское	132.224	12.538	144.762	
Леденгское	75.675	2.683	78.358	
Сухонское и Пельшемское	131.862	10.498	142.360	
Брусенское	132.685	17.467	150.152	
Толшемское	100.000	—	100.000	
ВСЕГО	1.083.628	146.451	1.230.079 *)	

Считая прирост спелой древесины в 0,3 куб. саж. на десятину, с 1.083.628 дес. покрытых деловым лесом годовой прирост получится 325.088 куб. саж. или в переводе на вес 74.770.240 пуд. древесины**)

*) Сведения взяты из канцелярии Инспектора лесов по Тотемскому уезду.

*) Сред. вес 1 куб. саж. хвойн. пород при 30% влажности=243+214:2=230 п.

Из этого количества отпущено различным организациям и транспортировано водой к местам потребления в 1925 г. —41.424 куб. саж. В виду отсутствия сбыта на 1926 г. осталось годового прироста (325.088 кв саж.—41. 424 кв. саж.)= =283.664. куб. саж.

Кроме этого имеется в этих лесничествах учтенного мертвого леса:

а) Прошедшим 14 июня 1924 г. ураганом по исследованию ветровальной площади особой Комиссией в августе 1925 г. выяснено*), что в Идской хозяйственной части Толшемского лесничества и в небольшой части бывшей Антоновской даче в 8 кварталах поражено ветровалом 6098 десятин**).

Из общей площади ветровального участка относится к сплошному ветровалу 3354 дес., к затронутому примерно 915 дес. и к обреченному по своему положению к вертовалу (в кулисах), вследствии расшатанности деревьев, световых явлений и т. д., примерно 1829 дес. Причем комиссией выяснен факт увеличения сплошного ветровала за счет затронутых ветровалом площадей и кулис вследствии снеговой тяжести в зимний период и сильных ветров стоящих летом 1925 г.***)

Насаждения в 3-х кварталах Идской хозяйственной части и в части бывш. Антоновской даче ель. запас 57,5 куб. саж. на десятине, в остальных 5 кварталах 0,6 сосны и остальная часть 0,4 ель. запас 43 куб. саж.

По подсчету Комиссии общий запас древесины по ветровалу исчислен:

деловой . . . 189.038 куб. саж.
дровяной . . . 132.123 „ „
Итого . . 321.161 куб. саж.

По произведенному обследованию, путем взятия проб в

*) Акт Комиссии от 19 августа 1925 г. Ветровал прошел с запада на восток, примерно на 20 вер., при ширине от 1 вер до 7 вер. По линии направления урагана ветровал сплошной и по границам северной и южной куртинный, зубчатый с кулисами различной величины.

**) Ветровальная площадь инструментально не ограничена и величина ее установлена ориентировочно.

***) 17 августа в кварт. 54 прошедшим ураганом сломало на высоте до 2-х саж. до 30% одиноко стоящих на ветровале деревьев. Что произошло этого числа в остальных кварталах, пораженных ветровалом не выяснено, т. к. комиссия обследовала их ранее.

разнообразных участках выяснилось, что весь лежащий лесоматериал поражен короедом. При безотлагательной разработке лесоматериала можно было-бы разработать в различные сортименты, с понижением технических качеств только 50%, остальные годны лишь только на дрова.

Этой-же Комиссией были обследованы сплавные реки, протекающие по этой даче, эти единственные пути, по которым возможно вывести лесоматериал, и их пропускная способность, при условии необходимой расчистки:—Кунож с притоками Ничмой и Ида с притоком Мозой.

Нагрузка этих рек при расчистке, вырубка леса по береговой полосе по 5 саж. с каждой стороны и правильном распределении мест складок, при условии молевого сплава бревен 10 арш. длины*) будет:

р. Кунож	10.000	куб. саж.
„ Ничма	500	„ „
„ Ида	10.000	„ „
„ Моза	1.000	„ „
Итого	21.500	„ „

При такой незначительной грузоподъемности этих речек всего материала от бурелома можно вывести в течении одной сплавной навигации 6,7% от всей массы имеющейся древесины поваленной ветровалом. Считая, что поваленный лес лежит второй год и вся вывозка затянется на долгие годы, примерно, на 15 лет**), станет понятно, что произойдет с лесом в смысле его годности и какая получится опасность в пожарном отношении и от заражения вредителями. Если прибавить к этому постоянную угрозу в летнее время для остального леса дачи не затронутого ветровалом от могущих быть пожаров ветровального леса и заражения вредителями, то убытки понесенные от ветровала увеличиваются в еще большей степени.

Затем перерост за этот период времени по всей даче считая в год (0,3×100.000) 30.000 куб. саж. выразится за 15 лет (30.000 к. с.×15) в 450.000 куб. саж. Сопоставляя все приве-

*) При длине бревен более 10 арш. условия сплава и грузоподъемность изменяются в худшую сторону.

**) Это при условии ежегодного нормального сплава при котором по рассчету комиссии воз ожно пропустить 21.500 куб. саж., такое явление встречается довольно редко, в большинстве случаев возлагаемые надежды не оправдываются.

денные данные становится ясным вся картина возможного лесного хозяйства в этой даче, о рациональном ведении которого при этих обстоятельствах нечего и думать.

б) в дачах Войского и Шахтопеченьгского лесничества, от прошедшего 14 Июня 1924 г. урагана, на 5.050 десятине повалено леса:

делового	127.100	куб. саж.
дровяного	77.450	„ „
Итого	204. 550	куб. саж.*)

Ветровальные участки этих лесничеств обслуживаются сплавными реками: Ельшмой, Возой и Идой. Пропускная способность этих рек при расчистке будет: Ельшмы 15.000 куб. с. Возы 100 куб. саж. и Иды 1000 куб. саж., всего 16. 100 куб. с. Во всем остальном картина сходственна с положением в Идской хозяйственной части Толшемского Лесничества.**)

в) От лесных пожаров 1920 г. получилось мертвого леса 155.647 куб. саж; из коих продано и вывезено 23. 354 куб. с; остаются неиспользованными и обреченными на гибель (155. 647 куб. саж.—23.354 куб. саж.)=132 293 куб. саж.

2) Ежегодный остаток от годового прироста выражается в огромных цифрах, в среднем около 280.000 куб. саж. дает огромный перерост леса, часть которого обречена на гибель и часть, по мере спроса, идет в продажу на шпалы и брусья. Такого леса от 8 и более вершков толщины, на всей площади лесничеств, без преувеличения будет до 1.250.000 дерев,***) (об'ем 33 к. ф.) Кроме этого из 1250.000 шт. 8 вер. леса будет 25% вершинника от 5 до 5½ в. (об.ем 14.9 к. ф.) 312.500 шт. Сюда не относятся предположения, на 1926 г; о выборке 70.000 бревен длиною 10 ар. толщиною от 8 вер. на шпалы и брусья и 25% от этого числа вершинника 17 500 шт ****) (об'емом 14. 9 к. ф). Учесть весь мертвый лес от мелких ветровалов и других

*) В эти цифры не входят 5.500 куб. саж. проданных в 1925 г.

**) Все цифровые данные взяты из 3 х актов составленных 19 августа 1925 г. Комиссией обследовавшей ветровальные участки.

***) Сюда не входит перерост по Толшемскому лесничеству.

****) Сюда не вошли убытки понесенные от ветровала 14 июля 1924 г. в Пусто-Шуйском лесничестве, за отсутствием проверенных данных. По частным источникам, проверить которых не удалось, пострадали почти целиком два квартала №№ 42 и 43 с деловым лесом.

причин на такой огромнейшей лесной площади, не представляется возможным.

При проведении предполагаемой железной дороги явится возможность рационального лесоводства и использования всего годового прироста и вывоза мертвого и перестойного леса на внутренние рынки, нуждающиеся в лесоматериале не менее запада.

Не безинтересно теперь подсчитать убытки понесенные казной по этим лесничествам от бурелома 1924 г., пожара 1920 и от недоотпуска леса, ввиду отсутствия сбыта:

а) Убытки понесенные казной за 1925 г.

1) Стоимость 283.664 куб. саж. древесины, оставшейся от годового прироста, считая по 50% делового и дровяного леса выражается:

		ЦЕНА.	СУММА.
Делового леса	190.832 к. с.	11 р. — к.	2.099 152
Дровяного „	190.832 „ „	1 „ 60 „	309 331
		Итого	2.397.483 р.*)

2) Стоимость леса, поваленного буреломом 1924 г. по Толшемскому, Войскому и Шахтопеченьгскому лесничествам:

	ЦЕНА.	СУММА.
Делового 189.038 к. с. + 127.100 к. с. = 316.138 к. с.	× 11 р. — к.	3.477.518 р.
Дровяного 132.123 к. с. + 77.450 к. с. = 209.573 к. с.	× 1 „ 60 „	345.316 „
	Итого	3 812.834 р.

3) Стоимость мертвого леса после лесного пожара 1920 г., не проданного и сгнившаго считая все за дровяной . . . . . 132.293 к. с. по 1 р. 60 к. 211.668 р.

Итого . . . . . 6.421.985 р.

Сюда не включены убытки от неиспользованного перестойного леса, за отсутствием дорог и спроса, учесть которые, чтобы не впасть в ту, или иную ошибку не представляется возможным:

*) Цены на древесину взяты средния, с округлением для легкости подсчета.

б) Убытки понесенные казной с 1920 по 1925 год.

1) Стоимость древесины остающейся от годового прироста за 6 лет (2.397.483 × 6). . . 14.383.898 р.

2) Стоимость поваленного буреломом 1924 г. леса . . . . . 3.812.834 „

3) Стоимость мертвого леса после пожара 1920 года . . . . . 211.668 „

Итого . . . 18.409.400 р.

Из этих, вполне верных цифровых данных, как в зеркале, отражается полная картина лесного хозяйства в этих лесничествах и все сомнения в целесообразности проведения ж. д. линии Тотьма—Кострома отпадают.

Если Республика несет в одном только 1925 г. убытка, от одного только лесного хозяйства, в Тотемском районе в 6.421.985 руб. и если этот убыток ежегодно будет колебаться не менее 2.397.483 руб. и если он за последние 6 лет выражается в 18.409.400 руб. и если приложить к этому убытки от неучтенного леса от мелких ветровалов и др. причин, то во сколько времени будут окуплены все завтраты по постройке этой линии.

Перейдем теперь к лесам Солигаличского уезда.*)

Количество леса Солигаличского уезда по обследованию быв. земства в 1900 г. распределяются:

1) Еловые леса	95.377	дес.
2) Сосновые	6.505	дес.
3) Еловые и сосновые	26.094	дес.
Итого	127.976	дес.
Лиственные леса:		
Березовых	13.604	дес.
Осиновых	1.223	„
Ольховых	120	„
Березовых и осиновых . .	16.805	“
Березовых и ольховых . . .	2.560	“
Проч. лиственных	691	“
Итого	35.560	“
Всего	163.000	дес.

*) Цифровые данные взяты из материалов для выяснения экономического состояния Солигаличского у. изд. 1923 г. сбор. Леса и лесн. хоз. Костромской г. 1912 г.

Вся-же выясненная площадь равнялась 181.923 дес., или около 67% общей площади лесов, которая была равна 272.384 дес.*)

Принимая за основание первые цифры лесной площади только хвойных лесов, составляющей 127.976 дес, и считая прирост в 0,3 куб. саж. в год на десятину, получим древесины хвойных пород 38.392 куб. саж., составляющих 8.830.150 пуд. Относительно лесного хозяйства можно здесь не впадая в большую ошибку сказать тоже самое, что и по Тотемскому уезду. к тому-же, здесь нет таких водных артерий как в Тотемском уезде:— судоходная р. Сухона с многими впадающими в нее реками.

Затем, лесная площадь, тяготеющих к дороге уездов составляет **):

Чухломскому	172 000 дес.
Галичскому	199.000 „
Буйскому	113.000 „
и Костромскому	137.000 „
Итого	621.000 дес.

Ежегодный прирост древесины с этих площадей будет составлять 186.300 куб. саж. (42 949.000 пуд.). Всего ежегодного прироста лесных материалов, тяготеющих к железной дороге будет:

По Тотемскому уезду		295.088	67.870.240
„ Солигаличск.	„	38.392	8.830.150
„ Чухломскому	„	51.600	42.949.000
„ Галичскому	„	51.970	
„ Буйскому	„	33.900	
„ Костромскому	„	41.110	
Итого.		532.060	119.649.390

В числе ежегодного прироста не показан перерост и мертвый лес; он выяснен только по лесничествам Тотемского уезда ***).

*) По сведениям Устатбюро площадь лесов равна 245.134 дес. или 60,40% ко всей территории уезда. Расхождение об'ясняется отходом Великовской волости.

**) По трудам Костромского научного общества „Костромской край", изд. 1924 г.

***) Смотрите материал по Тотемскому уезду.

Затем, ж. д. линия оставляет несколько в стороне богатейшую лесную Толшемскую дачу Тотем. у. (Куножа) с площадью около 100.000 десят., с корабельным лесом, совершенно нетронутым, с лесом из котораго бревна выходят не менее 18 аршин, при толщине от 5 вер. и выше. Туда придется провести отдельную ветку, на соединение с предполагаемой ж.д., ветка эта больших расходов не вызовет и будет незначительной длины. Иных путей для эксплоатации этой дачи нет. Между тем, наш водный транспорт на Волге и др. реках ощущает сильную потребность в этом лесе для постройки изношенного деревянного флота.

С постройкой ж. д. ветки, явится возможеность в самой даче, для эксплоатации здесь сырья на месте его произрастания, устроить лесопильные заводы и целлюллозную фабрику, а так же заводы химической перегонки дерева по современным техническим достижениям и употреблением в дело всей сырьевой продукции без остатка, как то: сучьев, вершинника, хвои и опилков. Вместе с железнодорожной веткой и заводами в глухих дебрях возникнет промышленный городок, чисто заводское население которого, будет занято на фабрике и заводах. Казна Республики не будет нести убытков от буреломов и перероста, какие она несет теперь, а извлечет пользу как от стоимости древесины, так и промышленности, какая тут возникнет. Не приносящая в настоящее время дохода, лесная дача будет давать значительный доход и явится возможность завести в этой даче рациональное лесное хозяйство.

Считая площадь дачи в 100.000 десятин и оборот в 0,01*) в год, получим годовой оборот леса на площади в 1000 десятин с средним запасом $\left(\frac{57+43}{2}\right)$=50 куб. саж. на десятине, всего около 50.000 куб. саж. древесины и кроме того, представится возможность использовать 321.161 куб. саж буреломного леса при условии, конечно, если к постройке ж. д. линии будет приступлено в самом ближайшем времени.

Далее ж. д. ветка из Толшемской дачи должна получить продолжение по лесным массивами по направлению к г. Колог-

*) 100 летний оборот взят вследствии того, что потребность современного рынка в толстомерном лесе отпала.

риву, через Шарталовскую,*) почти девственную дачу, с местами, где еще не была нога человека с площадью в 200.000 десятин, расположенною в Чухломском и Кологривском уездах, с годовым запасом древесины около 100.000 куб. саж.

В этой даче также как и в Толшемской, на месте произрастания сырья, для заведения рационального хозяйства, также необходимо возникновение деревообрабатывающей промышленности, бумажных и целлюлозных фабрик и химических заводов.

С продолжением этой ветки далее—до Кологрива получится новая большая площадь лесов Кологривского уезда, тяготетеющих к железно-дорожной ветке и часть лесов Никольского уезда**).

В мою задачу хотя и не входит Кологривский, уезд тем неменее, затрагивая вопрос о продолжении в дальнейшем ветки на Кологрив, обойти молчанием хотя бы поверхностно, не удлиняя обзора, считаю не уместным, тем более, что уезд этот по своему географическому положению, принадлежит к Северной лесной области и имеет широкие возможности, по обилию и качеству лесов, к развитию промышленности.

Уезд занимает площадь в 1.003.755 десятин, с населением в 132.700 челов. Лесистость выражается в 81,6%***) Площадь хвойных лесов равна 642.187 дес. (87% всей лесистости) и лиственных 93.100 дес. (13% лесистости). Всего лесной площади 735.287 дес. Считая по этому уезду 100 летний оборот и среднюю лесистость десятины в 40 куб. саж. ежегодный прирост древесины будет 294.080 куб. саж, или 69.638.400 пуд.

Деревообрабатывающая промышленность состоит из 7 лесопильных заводов в Нее, 3-х лесопильных заводов и 1 фанерочного в Мантурове и 1 лесопильного завода в районе

---

*) Шарталовская дача и остальныя леса Кологривского уезда не вошли в первую часть обзора, как соприкасающиеся с ж. д. Тотьма-Кострома через постройку ветки и рассматриваются здесь в связи с продолженнем намеченной лесовозной ветки в толшемскую дачу.

**) Лестничества: Молеское, В. Унженское и Андреевское с очень ценными насаждениями.

***) По справочнику Губстатбюро за 1923 г. По другим источникам не соответствует действительности до 10% (Кратк. Краевед. очерк Кологривского у. ч. 1, изд. 1925 г. стр. 16.)

Судайского и Чухломского лесничеств. Продукция этих заводов идет по Вятской ж. д. через ст. Буй на Москву*). Заводы расположены по линии Вятской ж. д. Лесоматериал на заводы большею частью доставляется с бассейна р. Унжи, прорезывающий уезд с Севера на Юг.

Река Унжа значительной грузоподъемностью не обладает. Работа ее, при полной нагрузке, продолжается не более 2 х недель после весеннего разлива, после чего она начинает быстро мелеть и грузоподъемность также быстро сокращаться. Май месяц считается максимумом навигации, далее сплав и судоходство прекращаются до следующей весны.

Сплав по бассейну р. Унжи, по сведениям Стат. Справ. Костромской губ. за 1923 г.**) выражается:

Год.	Бревен.		Дров.	Шпал, русьев и др. лесоматери лов.	Итого.
	В штуках.	В куб. саж.	Куб. саж.	Куб. саж.	Куб. саж.
1919	227.597	22.760.	48.195.	—	70.955.
1920	459.309	45.291.	42.113.	—	87.404.
1921	204.009	20.401.	39.971.	4771	64.643.

Принимая за основание цифру ежегодного отпуска леса в 87.404 куб. саж.***) ежегодный остаток древесины (перерост) будет составлять (294.080 куб. саж.—87.404 куб.саж.)== ==206.676 куб. саж., из них значительная часть ложится на Шарталовскую дачу и мало использованное Святицкое лесничество****).

Здесь с использованием лесных массивов дело обстоит почти аналогично с Тотемским районом. Мертвого леса там также не менее чем в лесничествах Тотемского района, т. к.

*) Сведения взяты из частного источника. О производительности заводов данных не имеется.

*) Стр 151, 152.

**) За неимением других сведений об отпуске леса по Кологривскому уезду приходится базироваться на сведениях по сплаву леса по Унженскому бассейну.

***) В общую площадь лесов не включены слабо использованные леса тяготеющие к ж. д. через посредство водных путей Мелесского, В.-Унженского и Андреевского лесничеств, Никольск. у.

лесными пожарами 1920 г. уничтожено 53.000 десятин*) леса, что в переводе на древесину, считая в круглых цифрах из рассчета по 40 куб. саж. на десятину, получится всей древесины 2.120.000 куб. саж., стоимость которой, если считать по стоимости сырорастущего леса, составит огромную цифру понесенных убытков**), превышающих стоимость постройки жел. дороги.

С постройкой ж. д. ветки и оборудованием деревообрабатывающей промышленности, продукция, вырабатываемая на заводах и фабриках, будет иметь выход и на внутренние рынки и на внешние:—через г. Тотьму, в навигационный период, водным путем через Ленинградский и Архангельский порты***) и в остальное время по Вятской ж. д.

Выяснив ежегодный лесной актив, становится вполне ясным картина нашего Северного лесного хозяйства в целом. Главная причина нерационального его ведения кроется, прежде всего, в бездорожьи и в невозможности, по этой причине, переброски древесины на внутренние рынки Республики, нуждающиеся в ней. Только при наличии дороги, при развитии деревообрабатывающей промышленности, наши леса избавятся от перестойного леса, мешающего правильному развитию лесного хозяйства.

По последним данным проф. М. Орлова (Основы русского государственного лесного хозяйства изд. 1918 года) в Европейской России приходилось лесов на одного жителя:

Наименование районов.	На одного жит. прих. дест. леса.	простр в мил. дестин.	насел в тыс.	Плот. насел. на 1 к. в.	% % лесистости.
Северный	12, 6.	156	6. 837	4, 5.	55
Средний	0, 85.	145	54, 837.	39.	34
Южный	0, 16	140.	68 836.	51.	8

*) Ст. спр. за 1923 г. по Костромской губ.

**) Примерно от 15 до 20 мил. руб.

***) При продолжении дороги от Тотьмы на Вельск и далее на Сороку, экспортный лесоматериал будет иметь выход к незамерзаемому Александровскому порту на Мурмане.

Из этих данных видно*), что леса распределены чрезвычайно неравномерно: 55% всей удобной лесной площади находится на Севере России, где плотность населения равна—4.5 чел. на квадрат. версту, где нет ж. д., нет развитой промышленности и нет спроса на древесину; 34% приходится на долю средней промышленной России и только 8% в Южной полосе России, где плотность населения достигает 51 ч. на 1 кв. вер., где, следовательно, наибольший спрос на древесину. Если принять норму лесной площади, необходимую для удовлетворения годичной потребности в древесине одного человека на 1 десятину, как это установлено многими Европейскими и русскими лесоводами, то увидим, что северный район имеет значительный избыток древесины, так как на одного человека здесь приходится в среднем 12,6 дес., то-есть в 12,6 раз больше нормы.

Средний район, обнимающий 25 губ. с лесистостью 34%, с наиболее развитой промышленностью, имеет в среднем 0,86 дес. на человека, т. е. ниже нормы на 0,14 дес. Этот район уже находится у предела, не допускающего дальнейшего сокращения лесной площади, без нарушения интересов промышленности и местного населения.

Южный район охватывает 21 губ., лесистость 8%; на душу приходится 19.1 куб. фут. По мнению проф. Орлова норма на древесину для Южного района должна равняться 22 к. фут. Этот райен надо признать почти безлесным, нуждающимся в привозной древесине из др. районов.

Далее по данным Лесного хозяйства**), в среднем и южном районах, где наиболее развита промышленность, где ощущается наибольшая потребность в древесине, годичный прирост уже не может удовлетворять внутреннего рынка, хозяйство в лесах велось уже в довоен. время на истощение. Вследствии неравномерного территориального распределения лесов, при сравнительно низкой степени эксплоатации, по отношению ко всей их площади в районах: Центрально-промышленном, Центрально-Черноземном и на Украине шло усиленно истоще-

*) Лесное хозяйство Р.С.Ф.С.Р. изд. 1924 года ст. 5 и 6.

**) Данные взяты из „Лесного хозяйства Р.С.Ф.С.Р. и перспективы его развития“ изд. 1924 года, ст. 20

ние лесов, тут ежегодные отпуски древесины достигали 180 и даже 220 куб. фут. с десятины*).

Истребление лесов, вследствии чрезмерного отпуска, против нормы, в средней и южной полосах России отразилось прежде всего на сельском хозяйстве. Получились частые засухи со всеми последствиями. Лес, как хранитель влаги, постепенно редеет и редеет, а с этим изменяются и климатические и почвенные условия. Сохранение и увеличение лесной площади в этой части Республики является вопросом первостепенного значения.

Не вычисляя всей потребности в лесоматериалах нашего внутреннего рынка, имея в виду, что все указанные данные говорят за то, что об'ем его настолько велик, что удовлетворить его на первых порах дорога не будет в состоянии и, по мере развития и потребности в лесоматериалах и, развития промышленности, в недалеком времени, потребуется продолжение этой дороги далее на Север до Вельска**) и на соединение с Мурманской ж. д. или Архангельском***).

III.

Выяснив вопрос о состоянии лесного хозяйства, перейду к вопросу о развитии промышленности края в связи с постройкой предполагаемой ж. д. линии. Проэктируемая ж. д., имея большую погрузочную линию по р. Сухоне от г. Тотьмы до Толшмы (или до У.Печенгского), протяжением в 50 километров (по карте), даст возможность устройства лесопильных, целлюлозных, и деревообделочных заводов и заводов химической перегонки дерева,—с вывозом их продукции, по мере потребности, на внутрение рынки и на внешние через Ленинградский и Архангельские порты. Такое балансирование даст возможность во первых, за счет товарооборота на внешних рынках придержать экспортный товар в течении 7-ми зимних месяцев, и во вторых, в случае экстренной надобности, направить продукцию ж. д. через Буй на Ленинград. Нельзя

*) В Полтавской губ.

**) Разработка материалов по проведению ж. д. до Вельска будет начата в ближайшем времени, по получении с мест.

***) Мой доклад, напечатанный Тот. Отд. Общ. изуч. Северн. Края над. 1918 г.

так-же не предвидеть в будущем потребности в нашем лесоматериале на внешние рынки Польши и Чехословакии. Можно с уверенностью предположить, что как только будет заключен торговый договор,—потребность в этих материалах со стороны этих стран будет велика. По данным шаблонам можно будет заготовлять на наших заводах все потребные материалы, таким образом не получится излишнего провоза древесины.

Потребность внешних рынков в бумажной индустрии увеличивается с каждым годом, т. к. с развитием культуры и просвещения получился недостаток в бумаге во всех странах мира, бумажный голод растет с каждым днем и удовлетворение его становится задачей первостепенной важности.

Даже Соединенные штаты Америки нуждаются в древесной массе для выделки бумаги; они в течении долгих лет, если не найдут иного выхода, должны рассчитывать на поставку извне необходимых сырых материалов для нужд бумагоделательной промышленности.

Рост импортируемой древесной массы (целлюлозы) в Соединенные Штаты выражается:

В 1912 г.—21.594.610 пуд.
„ 1913 г.—22.787.526 „
„ 1914 г.—27.947.516 „
„ 1915 г.—24.053.581 „

Все данные говорят за то, что для преодоления осложнений на бумажном мировом рынке явится необходимость в ввозе продукции. Только Советская Республика со своими необ'ятными лесами в состоянии разрешить вопрос о будущей опасности бумажного голода. На развитие бумажной индустрии, при необ'ятных широких возможностях, у нас, повидимому, не обращалось серьезного внимания. При нашем обилии сырья, мы со своей продукцией должны были-бы господствовать на всех мировых рынках, а этого не случилось. Выработка продукции С. Штатов, Германии, Англии, Франции и др. в несколько раз более, чем у нас, не смотря на то, что таких широких возможностей для развития этого рода промышленности, какие имеются у нас, там нет.

Находясь в самых лучших условиях для фабрикации бумаги, Советская Республика имеет полную возможность вы-

годно использовать создавшееся положение, усилив производство бумажной индустрии, увеличив число фабрик для выделки как бумаги, так и отдельно целлюлозы и организовав широкий экспорт бумажной индустрии и целлюлозы.

Потребность нашего внутреннего рынка, как это было уже выяснено, также вопрос и его обслуживание лесоматериалами займет на предполагаемой дороге доминирующее место. Стоимость постройки специальных платформ для перевозки лесоматериалов будет значительно дешевле товарных вагонов и займет меньше времени.

Упоминая о рациональном ведении как лесного хозяйства, так и заводско-фабричном использовании лесоматериалов, остановлюсь на этих вопросах, для выяснения более подробного их значения.

На топливо для целлюлозных фабрик расходуется непомерно много древесины, могущей быть использованной, как для химической промышленности, так и для деревообделочной. Топливо поедает в несколько раз больше древесины, чем получается выработанной продукции. Уничтожается, таким образом, ценный для промышленности лесоматериал, оголяются лесные массивы, получается, что такая фабрика рубит тот самый сук, на котором она сидит. Около фабрик становится все меньше и меньше необходимого ей сырья, лес уходит дальше и дальше, с ним удлиняется и удорожается транспортировка и удорожается продукция на столько, что при заграничной конкуренции наша продукция может оказаться дороже.

При постройке целлюлозных заводов необходимо для сохранения лесоматериалов воспользоваться или торфяными залежами, которые у нас, если хорошенько поискать,—найдутся, или белым углем*). Хотя я по этому вопросу несколько и отклоняюсь от темы, удлиняю этим обзор, все-же имеется тут некоторая связь, обойти-же молчанием не считаю возможным.

С развитием грузового и пассажирского движения по р. Сухоне и ввиду хронических мелководий, препятствующих движению по р. Сухоне, а с этим и развитию края, в начале этого столетия было решено произвести шлюзование как реки

*) Использование водяных сил природы с гидроэлектрическими установками.

Сухоны, так и М. С. Двины до Котласа. Иного выхода не было, т.к. путем дноуглубительных и др. регуляционных работ достигнуть хороших судоходных качеств нельзя, т. к. р. Сухона, по своему высокому падению, около 26 сажен, имеет почти горный характер. При таком падении удержать судоходную глубину, путем регуляционных работ, нечего и думать. Необходимость-же водного пути, который, имея хорошие судоходные качества, соединял-бы бассейны Белого, Балтийского и Каспийского морей, который в течении всей навигации мог работать полной нагрузкой, являлась и является жизненной потребностью как для края, так и для общих интересов.

В 1910 году было решено произвести намеченное шлюзование р. Сухоны. С этой целью в 1912—1915 г. г. производились изыскания, по окончании которых в 1916 г. работы по шлюзованию р. Сухоны были утверждены*).

В 1918 г., в связи с шлюзованием, возникла мысль об использовании предполагаемых к постройке плотин для гидроэлектрических установок, с целью использовать падение воды для электрофикации и могущей создаться фабрично-заводской промышленности, а также для электрофикации сельско-хозяйственной промышленности и освещения.

Для выполнения задачи было создано особое управление работ**). Были произведены новые исследования, намечены новые шлюзы и плотины с подпорным горизонтом от 4.5 до 7 саж., собран ценный материал по предполагаемым работам и разработан проэкт, осуществить который не удалось, т. к. работы в 1922 г. были закрыты***).

Причинами закрытия работ послужили: уменьшившийся грузооборот реки и отсутствие промышленности в крае. При

---

*) Изыскания были произведены изыскательной партией во главе с инженером В. А. Крокосом.

**) Шекснинско-Беломорское. Проэкт и работы были поручены инженеру И. В. Петрашень.

***) По проэкту инж. Крокоса было намечено к постройке 6 шлюзов на р. Сухоне и 2 на М. С. Двине с подпорным горизонтом от 2½ до 4 саж. с гидроэлектрическими установками и использованием от 60 до 100 тысяч лошадиных сил на турбине вала. При более-же высоких напорах число это соответственно увеличится. Падение Сухоны от оз. Кубенского до М. С. Двины около 26 саж. Падение это особенно круто ниже гор. Тотьмы. Берега р. Сухоны, начиная от Шуйска вниз до гор. В. Устюга настолько высоки, что допускают плотины с высокими подпорами, с затоплениями незначительных площадей прилегающих низин.

таком взгляде осуществление шлюзования отложится на долгие годы. Промышленность, при почти полном бездорожьи, развиться не может, т. к. единственный на Севере, огромный по своей длине, водный путь, имеющий громаднейшее значение для экономической жизни края, в большую часть навигации не может быть использован. Только при устройстве водных и железнодорожных путей и возможно здесь создать новый промышленный центр Республики, естественным же путем, несмотря на обилие сырья и широкия возможности, промышленность создаться не может. В истории развития промышленности на Западе и С.-Американских Соединенных Штатах наблюдается тоже самое, как и здесь. Использование водяных сил для устройства гидроэлектрических станций, как на Западе, так, в особенности, в Соединенных штатах Америки, увеличивается с каждым годом. Благодаря этому местности, удаленные от каменного угля с слабо развитой промышленностью, влачившие жалкое существование, при устройстве электрофикации и использовании для этого водяных сил природы, оживились, промышленность развилась, дав возможность приложения труда и заработка всему населению.

Для развития промышленности у нас, в этой части Севера в самом широком масштабе, природа создала самыя широкие возможности. При обилии в крае сырья для обработки, при полной возможности использования огромных водяных сил природы, здесь идею гидро электрических установок представляется возможность использовать с широким американским размахом. К этому надо прибавить еще удобное географическое положение этого края; где, с одной стороны, имеется под рукой огромнейший внутренний рынок для сбыта продукции, а с другой для экспорта—внешний рынок.

При осуществлении шлюзования, при устройстве мощных гидро-электрических станций, которым суждено будет вызвать к жизни промышленность на новых культурных началах, получится расцвет и возрождение края для новой экономической жизни.

Шлюзование, помимо непосредственной задачи: — сделать реку судоходной в течение всей навигации, при поднятии горизонта, увеличит глубину всех притоков на значительное рас-

стояние от устья, делая притоки или сплавными на все время, или судоходными в частях возвышения воды в наиболее значительных притоках, впадающих в Сухону. Такое увеличение глубины этих притоков дает возможность вывоза сырья с больших площадей к местам производства *).

Проведение всего шлюзования по р. Сухоне, намеченного по проекту и одновременно постройка жел.-дор. линии обременит рессурсы казны, из этих соображений на первых порах, для развития промышленности и вывоза продукции и сырья, предположена постройка только шлюза и плотины у г. Тотьмы, дальнейшее-же продвижение постройки остальных шлюзов можно будет провести во вторую очередь. Причем задача постройки шлюзов будет значительно облегчена с постройкой железной дороги, которая даст возможность перевозки многих необходимых материалов, продовольственных грузов и квалифицированных рабочих из других губерний Республики и будет служить связью в течении всего времени, т. к. водный путь всех этих задач выполнить не может и будет занят, помимо своей обычной работы, перевозкой строительных материалов. Без проведения железной дороги, провести в жизнь шлюзование не представляется возможным.

Постройка шлюза и плотины у г. Тотьмы даст возможность вывоза избытка нашей продукции, предназначенной для экспорта на внешние рынки в течении 6 месяцев навигации через Ленинград **), даст свободное в течении этого времени плавание грузовых караванов вверх по р. Сухоне от г. Тотьмы. Для свободного плавания является необходимость в постройке здесь шлюза и плотины с подпорным гаризонтом в 5—6 сажен.

Построенный с этим подпорным горизонтом шлюз и плотина у г. Тотьмы дадут возможность свободн. плавания по р. Сухоне от г. Тотьмы в сторону Вологды и Шексны на Ленинград судам с осадкой в 10 чет. и грузоподъемностью в 120—150 тысяч пудов, что удешевит, во-первых, фрахт, во вторых, увеличит в несколько раз работу этого водного пути, в третьих, устано-

*) Значительных затоплений лугов не будет и останавливаться из-за этого ввиду огромнейшей пользы, какое дает шлюзование не следует.

**) До проведения шлюзования по всей Сухоне и М. С. Двине транспортирование в сторону Архангельского порта возможно в течении 2—2½ первых месяцев по открытии навигации.

вится безпрерывное, в течении всей навигации, плавание судов, что даст возможность весь заграничный экспорт отправить в Ленинградский порт, и в четвертых, даст возможность использовать идею электрических установок в самых выгодных условиях.

Затем плотина при подъеме в 5—6 сажен даст 8—10 тысяч лошадиных сил на тюрбине вала *). Используя эти 8—10 тысяч сил, для установки электрической станции, для подачи энергии на заводы и фабрики, какие тут возникнут, при комбинированном сочетании железной дороги с водопутями, казна Республики возвратит затраты, произведенные по постройке шлюза и плотины, из платы за электрическую энергию в кратчайший срок.

Помимо заводов и фабрик деревообрабатывающей промышленности, при проведении электрофикации представится возможность устройства азотных заводов, а также заводов по изготовлению азотистых веществ.

Огромные, неисчерпаемые залежи мергелей, растянувшихся на 200 слишком верст по р. Сухоне (ниже гор. Тотьмы) и далеко уходящие в глубь края, при устройстве р. Сухоны и постройке ж. д. линии будут использованы для развития здесь цементной промышленности **), а также получат вывоз при пережиге их на известь, как и известняки Солигаличскаго уезда в качестве строительного материала для средней полосы Республики ***).

---

*) По другим сведениям при напоре воды в 4 саж. сила станции будет около 17,000 лошад. сил, при напоре же в 5—6 саж. она будет значительно более. Плотина на р. Волхове в 12 метр. высоты (5.64 саж.) дала возможность поставить станцию для освещения Ленинграда и для обслуживания многих заводов, при передаче тока за расстояние в 150 вер. Кроме того, там в последнее время возникает большой деревообрабатывающий завод близ гидро-электростанции.

**) Мой проект о прод. пром. ж. д Севера изд. 1918 г. и Сухонские мергеля и их значение в промышленности изд. 1916 года.

***) Солигаличская известь сыздавна пользовалась большим спросом в Поволжье. Заявки на нее в 1918 г. для Буйского у. 20.000 пуд., Галичского—10.000 пуд., Тотемского—2.000 пуд. (для волостей Трофимовской и Никольской, соприкасающихся с Тотемским уездом). В самом Тотемском уезде имеется неисчерпаемое количество известняков, способных удовлетворить все потребности не только уезда, но и всей средней промышленной полосы России и других местностей и потребности заграничных рынков. Затем требования поступили от Чухломского у.—5.000 пуд., Нерехтского техотдела 2 вагона. Иваново-Вознесенска 10 вагонов, О-ва Грибанова в Москве 600 пуд., Губсовнархоза 100.000 пуд., от Союза с.-х. Т-ва для постройки Шуигенской электростанции 10.000 пуд. Отсутствие путей сообщения помешало удовлетворить большинство запросов. (См. Экономический сборник. Труды Солигаличскаго Отд. Костр. Научн. О-ва вып. IV, изд. 1925 г. стр. 24—25).

IV.

При проведении ж. д. линии на Кострому, льняная промышленность Костромской губ. будет соединена с районами высокихльнов—Тотемским и Солигаличским. Производство экспортного льна в одном только Тотемском уезде в довоенное время было в количестве 40.000 пуд. В 1925 г поступило для экспорта35.000 пуд. т. е. на 12,5% меньше довоенного. Сокращение льна, поступавшего для экспорта на 12,5%, надо отнести не за счет сокращения площади засева, а вследствии увеличения населением домашней пряжи для тканья полотна и холстины, так как высокие цены на мануфактуру недоступны для большинства населения.

Весной с. г. были розданы населению Тотемского у. для улучшения качества льна, семена Псковского льна-долгунца, что дает более лучшую культуру и увеличение продукции. На развитие этой отрасли С/Х в Тотемском у. местными органами обращено серьезное внимание и надо думать, что с проведением ж. д. линии от Тотьмы до Костромы приблизится льняная промышленность Костромской губ. к двум питающим ее сырьем Тотемскому и Солигаличскому районам.

Затем, стоящая на видном месте и имеющая не только местное, но и государственное значение кожевенная промышленность Костромской губ. получит новый рынок для сырья в Тотемском и Солигаличском у., будет также иметься полная возможность получения необходимой для обработки извести из этих уездов, ивового корья и дегтя *).

Кроме деревообрабатывающей продукции, (продукции химической перегонки дерева) и лесных строительных материалов, по предполагаемой ж. д. линии пойдет продукция сельского хозяйства: овес, лен, льняное семя, масло и проч. **).

---

*) В довоенное время на Волгу в Ардатов шло корья водным путем от 40 до 60 тысяч пудов.

**) В довоенное время отправлялось одного овса до 600.000 пуд. В 1925 г. отправлено было овса 300.000 пуд.

Предполагаемая линия будет обслуживать население:

Тотемского у.	159.745 чел. *).
5 уездов Костромской губ. тяготеющих к железной дороге	400.000 „
Население тяготеющих к дороге уездов:	
Никольского	120.000 „
Вельского	130.000 „
В. Устюгского	100.000 „
Итого. . . .	909.745 чел.

Считая ж. д. линию в 300 километров на каждые 10.000 жителей приходится по 3,3 километра,

Грузооборот предполагаемой ж. д. линии Тотьма-Кострома.

	Отправления.	Прибытия.
	В пудах.	
Лесные грузы, грузы деревообрабатывающей и химической продукции	30.000.000	—
Грузы сельско-хозяйственной продукции . . .	2.500.000	—
Строительные материалы	2.000.000	—
Потребительские грузы из рассчета 10 пудов на человека.	—	9.097.000
Грузы для заводско-фабричной промышленности.	—	2.500.000
Разные грузы.	—	500.000
Продукция деревообрабатывающей промышленности для внешнего экспорта	—	10.000.000
Сельско-хозяйственные орудия	—	200.000
ИТОГО . . .	34.500.000	22.297.000
	ВСЕГО . . .	56.797.000

*) Цифры взяты по налоговым данным и переписи 1920 г. Цифры по Костромской губ. и остальным тяготеющим уездам значительно уменьшены для избежания ошибки в большую сторону.

V.

Железнодорожная линия будет также обслуживать Леденгский курорт, и предположенный к открытию курорт в г. Тотьме.

Кроме этих двух курортов, при проведении ж. д., представится возможность восстановить курорт в Солигаличе. Этот курорт был открыт еще в 1851 г. и процветал, посещаемый больше помещиками, но с отменой крепостного права быстро стал падать и в 1878 г. был закрыт. Затем Солигаличское земство в 1901 г. выстроило: ванное здание, водокачку, бассеин для купания, устроило парк, цветники, фонтан и проч. Курорт начал развиваться, был выстроен второй корпус. Вырыты проточные пруды, для образования минеральной грязи *), и с 1907 г. на ряду с водолечением стало применяться грязелечение, затем был выстроен курзал. Для накачивания воды был выписан двигатель и устроено электрическое освещение. С 1918 г. деятельность курорта стала падать и в 1922 г. он перестал функционировать.

Солигаличские воды признаны существенно полезными **), число больных ежегодно увеличивалось и дошло до 600, не считая параллельно возрастающего числа приезжих, направляемых профессорами и докторами из губ. Вологодской, Ярославской, гор. Москвы и Ленинграда.

Показанием к лечению водами служат следующие болезни: 1) Болезни питания и обмена веществ; малокровие, худосочие, вялость кишек, ожирение; 2) Рахитизм и золотуха; 3) Различные хронические страдания желез, надкостницы, костей и суставов; 4) Ревматические страдания мышц и суставов; 5) Травматические повреждения с оставшимися выпотами; 6) Хронические выпоты плевры и брюшины; 7) Хронические страдания кожи, особенно у золотушных и истощенных субъектов; золотушные экземы; 8) Некоторые нервные болезни: нервиты, невралгия и др. ***).

Здесь я остановился на Солигаличском курорте так долго для того, чтобы показать наглядно картину его процветания

*) Минеральная грязь по анализу доктора Орлова совершенно сходна со Старорусской.

**) По докладам д-ра П. А. Ильинского Ленинградским биологическим с'ездом и д-ра Степанова Пятигорским с'ездом.

***) Костромской край. Изд. 1924 г. ст. 167.

и упадка и выяснить причины побудившие к упадку. На курортах: в Леденгском и предполагаемом курорте в Тотьме не останавливаюсь, целебность вод этих курортов, за немногими исключениями в лучшую сторону, почти такая-же, как и в Солигаличском, при чем разница между ними та, что Леденгский курорт связан водным путем через р. Сухону, и только расстояние в 38 верст, по грунтовой дороге, отделяет его от этого пути, предполагаемый же курорт в Тотьме будет связан этим водным путем непосредственно *). Сравнивая причины упадка Солигаличского курорта и причины долговечности Леденгского, становится вполне понятным, что причина упадка и закрытия Солигаличского курорта кроется в отсутствии железной дороги, с проведением которой эти причины исчезнут. Курорты: Леденгский, Солигаличский и предполагаемый в Тотьме должны будут расцвесть. Для этого имеется много данных. Жителям севера, занятым большую часть времени на рыбных, лесных промыслах и в водном транспорте, подвергающим себя всем изменениям погоды, наживающим рано или поздно-ревматизм со всеми его последствиями, три курорта дадут возможность избавиться от этой профессиональной болезни.—Курорты эти вполне подходящи для жителя средней полосы, следовательно, наплыв курортного населения, при проведении дороги, будет велик. Если прибавить дешевизну жизни, по сравнению с курортами Юга, обилие лесов и умеренные климатические условия, то становится вполне понятным будущность этих курортов. При обилии здесь строительных материалов, расходы на увеличение и улучшение курортов не будут составлять больших затрат. На курорты Севера, как наиболее выгодные во всех отношениях, надо обратить серьезное внимание—со стороны соответствующих органов и признать за ними государственное значение.

VI.

Заканчивая настоящий обзор, останавливаюсь на выводах о полезности предполагаемой ж. д. линии и ея влиянии на развитие обрабатывающей промышленности и сельского хозяйства. Тотемский край и Северная часть Костромской губ.,

*) К сожалению Сухона страдает хроническими, часто повторяющимися мелководьями, отчего путь этот нельзя считать постоянным в течении всей навигации.

связываясь ж. д. с Средней промышленной и Южной полосой Республики, получат продукцию с.-х. и обрабатывающей промышленности на 30—40% дешевле в обмен на свою продукцию.

С постройкой ж. д. призванная к жизни промышленность этой части Севера, принесет для Республики и населения выгоды, оценить которые во всем их об'еме невозможно, т. к. кроме материальных, культурных и др. ценностей, имеются еще ценности невесомые: в виде сохранения и увеличения площади лесов Средней и Южной полосы Республики, с сохранением которых прекратятся засухи, и сельское хозяйство избавится от недородов и проч. С проведением дороги и развитием деревообрабатывающей и др. видов промышленности, казна Республики избавится от убытков, которые получаются от ежегодного прироста леса. Убытки эти составляют довольно крупную сумму: считая только по одним Тотемским лесничествам в сфере влияния ж. д. в круглых цифрах 2.300 000 р. в год и прибавляя к ней столько-же по лесным массивам Костромской губ.. ежегодная потеря казны будет составлять в 4.600.000 руб. За последние 6 лет потери понесенных казною убытков от перероста леса составляют 27.600.000 руб. *).

Почти совершенно изолированная Толшемская дача (Кунежа), с большой площадью корабельных лесов, будет использована для постройки изношенного деревянного флота Волжского и др. бассейнов. Костромская льняная и кожевенная фабрично-заводская промышленность приблизится к Тотемскому, Солигаличскому, Устюгскому, Вельскому и Никольскому сырьевым районам. Кроме того Кострома, как и Тотьма, будет служить перевалочными и распределительными пунктами для грузов с воды на железную дорогу и обратно. Железная дорога, как кратчайший путь между двумя водными бассейнами, повезет грузы с Волжского бассейна в Северный и обратно.

Курорты Леденгский, Тотемский и Солигаличский, при проведении этой дороги, получать дальнейшее свое развитие.

---

*) В число убытков не входят убытки от бурелома, пожаров и перестойного леса. Убытков от бурелома 1924 г. по Тотемскому уезду будет 3 812.834 р., если прибавить к этому убытки от пожаров 1920 г. по Тотемскому, Кологривскому и 5 остальным уездам Костромской губ. примерно от 15 до 20 миллионов рублей то все вообще убытки будут составлять более 46 миллионов рублей, что превысит стоимость ж. д.

С постройкой шлюза и плотины у г. Тотьмы на р. Сухоне, помимо улучшения ея судоходных качеств, с устройством электрической станции, получится 8—10 *) тысяч лошадиных сил, которые дадут быстрый толчок к развитию всей вообще промышленности края, в том числе и развитию цементного производства и возникновению азотных заводов, давая выход продукции на внутренние рынки через посредство ж. д. и водой не внешние:—через Ленинград и Архангельск.

Постройка дороги займет массу свободных рук и ослабит этим безработицу; затем освободившиеся от постройки дороги эти рабочие руки найдут приложение своего труда в призванной к жизни промышленности края. Сельское население получит возможность приложения своего труда в свободное зимнее время на лесных работах, а излишек его в летнее время, на погрузках и др. работах, связанных с транспортом.—С улучшением материального состояния сельское хозяйство края быстро станет улучшаться как в материальном, так и культурном отношении

Постройка дороги больших технических затруднений не вызовет, не будет также и больших подъемов, т. к. водораздел между Волгой и Сухоной невелик. Строительные материалы: лес, камень, песок, и проч. найдутся на местах постройки.—Стоимость постройки версты не будет превышать средней стоимости.

Недостатка в рабочих руках так-же не встретится. Квалифицированных рабочих,—работавших на постройках дорог и устройстве водных путей будет достаточно в губ. Вологод., Череповецкой, Ярославской, Калужской, отчасти Костромской и др.

Стоимость постройки как дороги, так и шлюза оправдается в кратчайший срок, как от эксплоатации дороги, так и прекращения убытков казны, какие она несет от эксплоатации лесных богатств края.

Для того, чтобы не обременить рессурсов казны, необходимые денежные средства:—для постройки жел. дор. линии с веткой и постройки шлюза и плотины у гор. Тотьмы, с гидроэлектрической станцией, а также для устройства и эксплоати-

*) С более высоким подпорным горизонтом до 17.000 сил.

рования фабрик и заводов, можно изыскать путем выпуска 6% промышленного внутреннего займа, с погашением в 10—15 лет. Реализацию этого займа поручить через посредство банков. главным образом через Промбанк и Сельхозбанк, как наиболее заинтересованных, также через органы НКФ, профсоюзные и хозяйственные организации и гостресты и частные торговые и промышленные предприятия, как непосредственно заинтересованные в поднятии и развитии промышленности. Успех займа, ввиду огромнаго значения, как в смысле возникновения новой промышленности, так и для развития и процветания сельского хозяйства и сельско-хозяйственной промышленности, полагаю будет вполне обеспечен.

Данные настоящего обзора говорят за неотложную необходимость постройки железнодорожной линии Тотьма—Кострома, как имеющей государственное значение в промышленном, сельско-хозяйственном и культурном развитии края и в обмене продукциями Севера, средней и Южной полосы Республики.

С постройкой железнодорожной линии тысячелетняя оторванность края от культурных и промышленных центров исчезнет, а с исчезновением этой оторванности получится быстрый рост материальных и культурных ценностей.

Август 1925 г.
г. Тотьма.

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ:

Напечатано:	Следует читать:
На 7 стр. в 11 строчке сверху «районов тяготеющих к гор. Солигаличу»,	«райнов тяготеющих к г. Тотьме так и райнов тяготеющих к г. Солигаличу»

Гублит. № 122. (г. Тотьма). Типография Местхоза. Тираж 600 экз.

МУЗЕЙ
ИМЕНИ
АВ.ЛУНАЧАРСКОГО
ТОТЬМА